

EL CONCORDE

acondicionamiento de una multitud de productos: laca para los cabellos, desodorantes, insecticidas, toda clase de productos para el hogar, etcétera.

Se estiman en 500.000 toneladas la cantidad de gases propulsores liberados anualmente en todo el mundo. Hace dos años escasamente, estos productos, químicamente muy estables, no inflamables, eran considerados como ideales para multitud de aplicaciones. Hoy día su prohibición parece inevitable. Numerosos resultados experimentales parecen confirmar la hipótesis de Rowland y Molina, según la cual el único proceso de eliminación de estos productos sería la fotodisociación estratosférica.

Expulsados estos compuestos en la troposfera, pueden difundirse hacia la estratosfera, en el seno de la cual tiene lugar su fotodisociación. Uno de los productos finales de esta fotodisociación es el átomo de cloro, que inmediatamente se oxida para formar el radical C10. Este, a semejanza de los óxidos de nitrógeno, inicia un ciclo catalítico que destruye el ozono.

Los "freones" empezaron a producirse industrialmente hace unos quince años. Debido a la lentitud con que tiene lugar su fotodisociación, hasta ahora no han dado lugar a una disminución considerable de la cantidad de ozono, pero el efecto que ellos ejercen será sentido por las generaciones futuras. Al contrario de lo que hemos indicado sucede con los óxidos de nitrógeno; aquí, todos parecen estar de acuerdo en que el peligro es cierto. Además, mientras que los aviones supersónicos están empezando ahora, la producción de "freones" aumenta cada vez más.

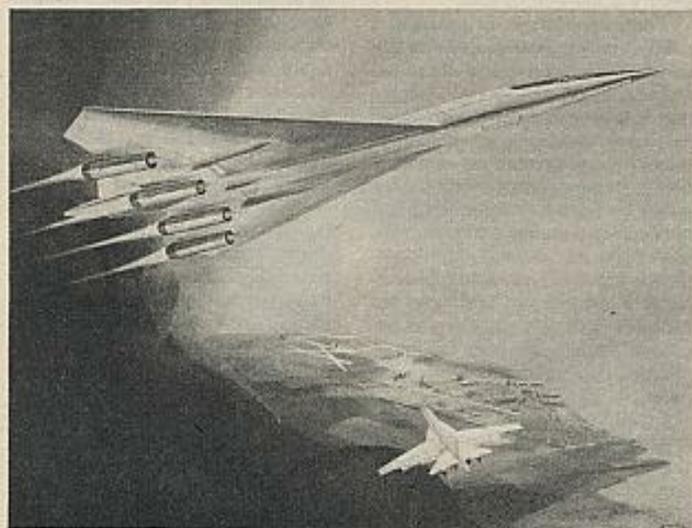
El problema de la polución debida a los óxidos de nitrógeno parece haber quedado en agua de borrajas después de que la CIAP comunicó sus conclusiones; pero la mayor

parte de los especialistas americanos de la estratosfera, que participaron en las investigaciones de la CIAP, se consagran actualmente a la investigación de los efectos producidos por los "freones" y compuestos análogos. Los problemas son muy parecidos a los presentados por los óxidos de nitrógeno; de tal manera, que son utilizables muchas de las investigaciones realizadas en aquel trabajo.

Sin entrar en detalles acerca del problema presentado por estos compuestos, queremos indicar que, a pesar de que el secretario del Departamento de Transportes haya permitido el despegue y aterrizaje del "Concorde", el debate acerca de la influencia de la aviación supersónica está lejos de haber terminado, y, a pesar de que la producción de "freones" y análogos siga aumentando, es probable que el informe que debe emitir la Academia de Ciencias americana en junio de 1976 no resolverá todas las cuestiones y que el establecimiento eventual de un reglamento de prohibición para 1978 surgirá en medio de una fuerte polémica científica, económica e, incluso, internacional, pues, ¿qué harán las otras naciones, que producen la mitad de los Freones 11 y 12, frente a los resultados científicos y decisiones americanas? ¿Qué harán Francia e Inglaterra e, incluso, Estados Unidos, si próximos estudios confirman el efecto perjudicial de la aviación supersónica sobre la capa de ozono?

Creemos que, en principio, lo importante es que empiecen a dedicarse grandes cantidades de dinero y hombres en este tipo de investigaciones y que, posteriormente, el resultado, a veces no definitivo, se dé a conocer a todo el público, ya que, dado el informe de los científicos y técnicos, queda el problema económico, social, político e, incluso, psicológico implicado, y de cuya adecuada solución son responsables todos los hombres.

■ J. G. H.



El "Boeing" SST, un proyecto frustrado en 1971 por el Senado norteamericano que negó los fondos para su construcción.

COMO
DECLARACIÓN
DE PRINCIPIOS
NO ESTA
MAL ...



... AHORA
SOLO
FALTA
QUE ...



... DIGAN
LO QUE
VAN A
HACER

